

**Conseil général de l'environnement et du
développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n° 2010-28

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale
concernant la modernisation de la ligne ferroviaire entre Creil et Beauvais
dans l'Oise*

Avis établi lors de la séance du 26 août 2010
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

Dossier SIGMANET n° 007339-01

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président le 18 août 2010, s'est réunie le 26 août 2010 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la modernisation de la ligne ferroviaire entre Creil et Beauvais dans l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Jaillet, Rauzy, MM. Badré, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Vernier ;

Étaient absents ou excusés : Mme Bersani, MM. Caffet, Rouquès

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

*
* *

Par courriers du 4 mai et 27 mai 2010, le préfet de l'Oise a saisi l'AE du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Creil-Beauvais.

L'AE a sollicité l'avis du préfet de l'Oise au titre de ses compétences en matière d'environnement le 31 mai 2010.

L'AE a pris en compte l'avis du préfet de région-DREAL en date du 20 juillet 2010.

Sur le rapport de Messieurs LAGAUTERIE et LEBENTAL, après en avoir délibéré, l'AE rend l'avis suivant :

¹ Ci-après désignée par AE

Synthèse de l'avis

Le projet présenté a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation sur la ligne non électrifiée Creil-Beauvais, dans l'Oise, qui a atteint son niveau de saturation. Il s'agit d'une ancienne voie ferrée, d'une longueur de 37,2 km, construite à l'origine à deux voies puis réaménagée à une seule voie dans les années 60.

Pour augmenter le nombre de trains et améliorer le cadencement journalier, Réseau ferré de France² prévoit de doubler la voie sur 6 300 m en plus des 10 500 m existant et d'améliorer l'accueil des voyageurs en gare, avec notamment la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. À l'occasion des travaux d'amélioration, il est prévu la régénération des voies et du ballast avec suppression des traverses de bois traité, l'achat de matériel roulant moderne et l'amélioration de la productivité par automatisation et centralisation des commandes de voie.

Le projet s'inscrit en dehors des sites d'intérêt écologique majeur. Toutefois, il se situe dans la vallée du Thérain dans un secteur hydrologique et écologique sensible de qualité.

Le projet aura de faibles impacts sur l'environnement, la plate-forme actuelle permettant l'essentiel de l'élargissement proposé. Des contraintes d'exploitation imposent, néanmoins, une emprise supplémentaire sur des espaces naturels de qualité (ZNIEFF de type I) sur 2,3 km, notamment au niveau du doublement de Rochy-Condé.

L'étude d'impact et le résumé non technique présentent des insuffisances.

L'AE recommande de :

- ***justifier le choix qui a conduit à élargir la voie ferrée dans une ZNIEFF ;***
- ***présenter les effets des deux familles de variantes étudiées et notamment ceux liés à la fermeture de la voie pendant les travaux et d'expliquer clairement pourquoi ces travaux ne constituent pas la première phase de travaux ultérieurs ;***
- ***compléter dans le dossier "loi sur l'eau" les dispositions que le maître d'ouvrage prendra pour être conforme au SDAGE qui indique que la "préservation des zones humides est d'intérêt général" ;***
- ***formaliser dans un chapitre spécifique l'analyse des incidences éventuelles du projet sur le réseau NATURA 2000 proche du projet ;***
- ***reprendre et compléter le résumé non technique.***

Nonobstant le nombre de recommandations concernant la qualité de l'étude d'impact, l'AE constate que la prise en compte de l'environnement par le projet ne présente pas de défaut majeur. Les points présentés ci-dessus nécessitent surtout un effort de présentation pour améliorer la lisibilité globale du dossier et en simplifier l'accès pour un public non-spécialiste.

*
* *

² Ci-après désigné par RFF

Analyse technique détaillée du rapport d'évaluation

I L'analyse du contexte du projet

Le Contrat de Projet État-Région Picardie 2007-2013 prévoit un programme d'amélioration de la desserte de la ligne Creil-Beauvais en raison de sa saturation (28 TER et environ 3 trains de fret en journée ouvrée de base).

Les objectifs et finalités de l'opération limités aux éléments relevant de la responsabilité de l'AE sont les suivants :

- création d'une seconde voie sur une longueur totale de 6 300 m permettant le renforcement de la fréquence à la demi-heure en heure de pointe (omnibus à cadence horaire intercalés avec des semi-directs à cadence horaire) ;
- amélioration de l'accueil des voyageurs en gare avec notamment une mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- amélioration de la productivité par automatisation et centralisation des commandes de voie ;
- à l'occasion des travaux d'amélioration, régénération des voies et du ballast, avec suppression des traverses de bois traité et de certaines portions de voies non utilisées ;
- la mise en service d'un nouveau matériel roulant plus moderne qui est évoqué mais non décrit.

La ligne existante entre Creil et Beauvais est une ligne à voie unique non électrifiée, exploitée manuellement entre Montataire et Rochy-Condé. Sur les 10 gares qui jalonnent le parcours, cinq possèdent des voies d'évitement permettant le croisement des trains.

Le maître d'ouvrage a analysé six variantes qui se regroupent en deux familles principales. La première consiste à améliorer la voie sous circulation, la seconde à arrêter l'exploitation le temps des travaux. Il n'y a donc pas de variante, à proprement parler, sur la consistance des travaux. L'ensemble des informations disponibles laisse à penser que ces travaux ne constituent pas la première phase de travaux ultérieurs (par exemple, mise à deux voies sur l'ensemble du tracé entraînant des prélèvements supplémentaires dans des zones sensibles ou électrification), mais ce point devra être clarifié par le maître d'ouvrage.

La solution présentée consiste à supprimer tout le trafic pendant le temps des travaux (11 ou 14 mois) et à aménager les voies afin de permettre un croisement facilité d'omnibus et de semi-directs à la demi-heure en heure de pointe. La période de travaux se traduira par la suppression du trafic ferroviaire et donc par l'augmentation du trafic de véhicules particuliers et de poids lourds pendant cette période.

Le projet bénéficie sur l'intégralité de son linéaire d'une plate-forme permettant la pose d'une seconde voie qui a été déposée il y a de nombreuses années et qui sera ainsi partiellement remise en service, mais également légèrement déplacée.

Les modifications de l'infrastructure nécessitent néanmoins 1,25 ha d'emprise supplémentaire, étant souligné que ces modifications mineures affectent les espaces naturels qui bordent la plate-forme actuelle, notamment des zones humides. L'augmentation du trafic prévu amènera une augmentation du bruit en bordure des voies.



Illustration 2 : Ligne amène travaux

II L'analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le rapport environnemental n'analyse pas les impacts de la ligne existante et de son fonctionnement.

III L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

Pour l'AE, avant même analyse du rapport environnemental, le dossier de présentation lui-même est difficile à lire car les informations sont dispersées, avec des compléments dans le dossier d'utilité publique et il exige un travail de lecture considérable pour comprendre la nature exacte des travaux envisagés.

Le rapport environnemental s'appuie sur de nombreuses sources externes complétées par trois études spécifiques sur le paysage, une campagne de repérage de la population d'amphibiens réalisée en mars 2010 et une analyse de l'impact acoustique.

On notera d'ailleurs que le synoptique de la pièce C du dossier d'utilité publique est le seul endroit où sont détaillées les parties de voies complétant les voies actuelles et les parties de voies déposées.

III-1 Le programme

Seuls sont décrits dans l'étude environnementale les projets portés par RFF. Le dossier ne présente pas précisément les opérations sous maîtrise d'ouvrage SNCF (rénovation du mobilier des gares, information et signalétique) dont on peut considérer, cependant, qu'elles n'auront pas d'impact notable sur l'environnement. De même, il est indiqué que le matériel roulant sera amélioré, sans précision, alors que son impact sera perceptible au niveau du bruit et de la pollution de l'air. Ce point relève de la SNCF et le dossier se borne à donner des références non compréhensibles par un non-spécialiste.

III-2 L'analyse de l'état initial

L'ensemble des thèmes prévus par la réglementation est traité sur la totalité des communes concernées. L'analyse de l'état initial a été réalisée sur une bande de 1 km de part et d'autre du projet. Elle s'appuie essentiellement sur les banques de données existantes au niveau national et local. Elle a été complétée par des études ponctuelles (impact sur les paysages, prospection faune et flore en novembre 2009 suivie d'une recherche d'amphibiens en mars 2010 dans les zones humides

concernées par le projet et enfin, par une étude acoustique). La période de mars 2010 pendant laquelle l'inventaire de la faune a été effectué n'est pas propice à l'identification des espèces en général et des batraciens en particulier.

L'AE recommande de compléter les inventaires, notamment pour les batraciens.

Les eaux superficielles sont de qualité passable. Le projet traverse deux captages à Mouy et Hermes et longe le Thérain et sa zone inondable.

Les autres éléments de l'état initial n'appellent pas de remarques de l'AE.

III-3 L'analyse des principales solutions de substitution

Une seule variante est réellement présentée, les variantes d'exploitation étant peu explicitées. Il n'existe pas de variante sur l'emplacement exact des voies d'évitement. Le dossier n'envisage pas de solution de substitution, la seule alternative possible étant un renforcement de la circulation automobile.

L'AE recommande de compléter le dossier par l'examen des deux familles de variantes étudiées et d'expliquer pourquoi les travaux proposés ne s'inscrivent pas dans un programme ultérieur plus ambitieux.

III-4 Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu

Un long développement de l'étude d'impact explique insuffisamment le choix des investissements présentés : il s'agit d'optimiser la circulation des trains qui combinent des omnibus et des semi-directs. Pendant la période de pointe, les créneaux permettent de récupérer les retards éventuels.

Un des créneaux, celui de Rochy-Condé est rallongé pour des problématiques de fret uniquement vers Creil ce qui semble corroboré par le synoptique présenté en pièce C du dossier d'utilité publique. Le doublement côté Beauvais qui aurait été moins pénalisant pour la ZNIEFF évoquée ci-dessus n'a pas été retenu. Le dossier ne permet pas de comprendre les raisons du choix du maître d'ouvrage.

L'AE recommande de justifier le choix qui a conduit à élargir l'emprise de la voie ferrée dans la ZNIEFF.

III-5 L'analyse des effets directs et indirects, temporaires et pérennes du projet et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Les travaux ne nécessitent pas de dépôt de permis de construire et sont finalement très limités en raison d'une plate-forme largement existante.

Les modifications d'infrastructure nécessitent 1,25 ha supplémentaires qui affectent la zone humide qui borde la plate-forme actuelle. Le dossier fait mention d'un impact possible sur la reproduction des batraciens pendant la durée du chantier. Les travaux seront décalés ou le cas échéant des mares de substitution seront créées. Le dossier n'évoque pas le SDAGE Seine-Normandie et ses orientations 15 et 19 qui visent à mettre fin à la disparition et la dégradation des zones humides. Les dispositions 78 et 46 du SDAGE³ conduiront le service de police à examiner la demande

³ Dispositions 46 : travaux en zones humides et 78 : examen des projets en zones humides par le service de police de l'eau
AE CGEDD – Avis délibéré du 26 août 2010 – Évaluation environnementale de la modernisation de la ligne ferroviaire entre Creil et Beauvais dans l'Oise

d'autorisation au moment du dépôt du dossier "loi sur l'eau".

L'AE recommande au maître d'ouvrage de s'engager au moment du dépôt de dossier "loi sur l'eau" sur les mesures qu'il prendra pour la préservation des espèces protégées et pour respecter le SDAGE.

S'agissant des corridors pour la faune, pendant et après la réalisation des travaux, le dossier signale leur importance. Pour le maître d'ouvrage, les mouvements constatés actuellement se reporteront sur le nouveau tracé en raison du peu de changement et se reconstitueront à l'identique.

Des analyses ont été conduites sur les zones Natura 2000 qui sont situées à proximité et non directement touchées par le projet et sur les ZNIEFF directement concernées.

L'AE recommande au maître d'ouvrage d'établir un sous dossier consacré aux incidences sur les sites NATURA 2000.

En dehors de l'agrandissement de l'emprise en certains points du projet, l'effet direct des travaux sur les espaces naturels qui bordent la plate-forme actuelle est très réduit en raison des modes d'intervention réalisés par trains spéciaux. En revanche, les mesures correctives concernant les impacts sur les lisières des espaces naturels ne sont pas précisées.

Le dossier d'étude d'impact fait état de zones de chantier liées à l'élargissement des plate-formes qui ne sont pas précisées. On peut supposer que ces zones de chantier correspondent aux trois ouvrages refaits sur le ru du marais à MONTATAIRE, sur le ru du marais à MOUY et sur le Thérain à MOUY. S'agissant des aspects hydromorphologiques des cours d'eau traversés, il semble que les travaux envisagés aient peu d'impact direct car les ouvrages sont modifiés *a minima*, mais le dossier est peu explicite à ce sujet.

L'étude acoustique conduit à aménager par des protections de façade deux maisons en bordure de la voie. Le résumé non technique indique que l'une d'elles pourrait faire l'objet d'une expropriation liée au tracé futur des voies.

Le projet traverse deux captages dont celui de Mouy qui est fragile. Le projet n'est pas élargi à ces endroits et les mesures de précaution de chantier sont précisées. Toutefois, aucune information n'est donnée pour la gestion de la voie à cet emplacement, mais le maître d'ouvrage s'est engagé à utiliser des phyto-sanitaires biodégradables non polluants sans autre précision.

La période de travaux se traduira par la suppression du trafic ferroviaire pendant 11 ou 14 mois et donc par l'augmentation du trafic de véhicules particuliers et de poids lourds sur les routes. Les conséquences ne sont pas décrites, ni les mesures éventuellement nécessaires pour les compenser.

L'AE recommande de développer ce point dans le dossier, au titre de l'analyse des impacts temporaires du projet sur l'environnement : en particulier devront être décrits les services de substitution (voyageurs et fret) qui seront offerts aux usagers dans cette période et leurs impacts comparés.

Le programme de régénération des infrastructures entraîne la mise en décharge de produits polluants. Le dossier donne les détails nécessaires.

L'automatisation de la ligne ne crée pas de sujétion particulière et la dépose de certains embranchements ne semble pas poser de problème particulier.

L'amélioration des installations « voyageurs » amène des modifications des quais et du mobilier sur lesquelles l'AE n'a pas de remarque à formuler. Les aspects liés à l'urbanisme et aux monuments classés sont évoqués et correctement gérés. Pour le point précédent et pour l'ensemble de l'aménagement, les impacts sur le paysage ont été analysés et n'entraînent pas de remarque particulière à l'exception de la pollution lumineuse, non traitée.

Pour l'aménagement des gares, l'AE recommande au maître d'ouvrage de prendre en compte la pollution lumineuse et de choisir des installations d'éclairage adaptées.

III-6 L'analyse du volet "santé" de l'étude d'impact

Le volet santé est traité sous l'angle « qualité de l'air ». Malgré l'augmentation de trafic, le projet de l'achat d'un matériel roulant neuf, aura un impact positif sur la qualité de l'air. Cette partie n'appelle pas de remarque de l'AE.

III-7 L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits

Le dossier présente uniquement une analyse en terme d'émission de CO₂, les autres pollutions induites étant très limitées. Le maître d'ouvrage est encore en attente du choix du matériel roulant neuf pour mettre à jour son bilan énergétique précis.

L'AE note que le coût lié au surcroît de pollution et d'émission de CO₂ pendant la durée des travaux concomitant à l'arrêt des circulations ferroviaires n'est pas évalué : comme déjà indiqué au § III-5, elle préconise de joindre cette estimation au dossier.

III-7 L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets

L'AE recommande de compléter les inventaires de batraciens dans les zones humides affectées par le projet en période propice à leur détection et de préparer des dossiers de demande de dérogation en cas, très probable, de découverte d'espèces protégées.

IV L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique est lisible, mais difficilement compréhensible. Il ne donne pas une idée précise et complète de l'intégralité des travaux qui seront réalisés à l'occasion de ce projet.

L'AE recommande de reprendre et de compléter le résumé non technique, en :

- précisant la nature des travaux qui seront réalisés ;*
- mettant les cartes dans un ordre cohérent, de gauche à droite et d'ouest en est ;*
- présentant les effets des deux familles de variantes ;*
- présentant les effets du projet pendant la période de travaux.*

*
* *

Localisation du projet

